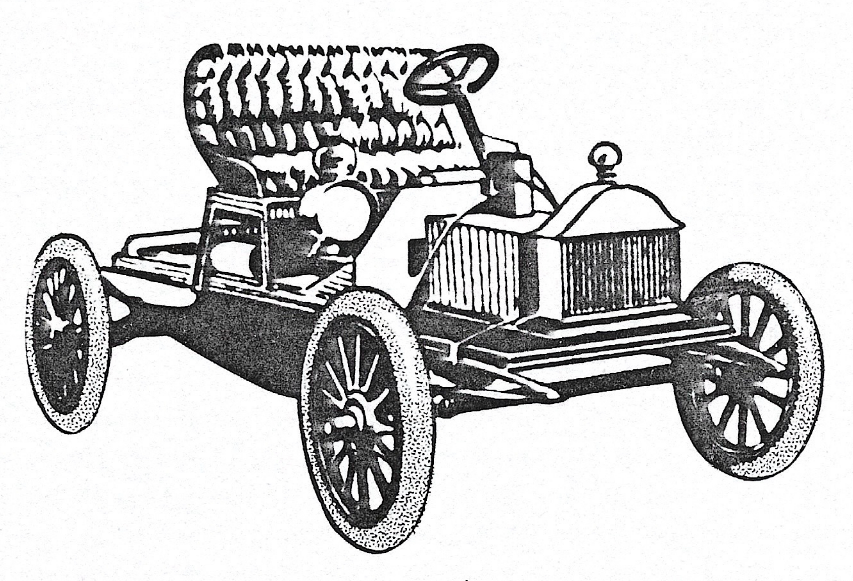
TOUTES LES BUICK

LES DOSSIERS COMPLETS DE RENÉ BELLU

SUPPLEMENT DU DOSSIER "LES BUICK DES ANNEES 50"



La première Buick



DES ORIGINES AUX ANNEES 50



1903

Avec l'aide des puissants industriels Briscoe de Detroit, la Buick Motor Company fut fondée dans la même ville en mai 1903 par David Dunbar Buick qui avait alors 49 ans. Très rapidement, les Briscoe s'inquiétèrent des importantes dépenses de D.D. Buick pour ses expériences et ses premiers prototypes. Ils jugèrent l'affaire non viable et la recédèrent en hâte à James H. Whiting, l'un des principaux fabricants de voitures à cheval de Flint. Dans cette cité du Michigan où les usines Buick se trouvent encore aujourd'hui, J.H. Whiting organisa la production des moteurs et des voitures imaginés par D.D. Buick. Dès leurs origines, les Buick disposaient de soupapes en tête qui allaient rester l'une des caractéristiques fondamentales de tous les modèles conçus par cette marque (sauf sur les Marquette 1930).

1904

Après la mise au point d'un ultime prototype qui parvint à couvrir la distance de Flint à Detroit et retour du 9 au 12 juillet 1904 (environ 370 km), on s'estima prêt pour un lancement industriel. La première Buick commercialisée fut vendue à un médecin de Flint le 13 août 1904. Cette voiture Type B était une 2 cylindres de 2,6 litres (alésage, course: 114,3 X 127 mm), carrossée en Touring 5 places. Il en fut produit 37 exemplaires.

1905

Buick concentra son activité sur un modèle unique - le Type C - qui dérivait étroitement du Type B de l'année précédente. Son moteur 2 cylindres à plat conservait la cylindrée de 2,6 litres. Il était placé longitudinalement au centre du châssis (sous les passagers avant) et la transmission s'effectuait par chaîne avec une boîte 2 vitesses. Le Type C fut fabriqué en 750 exemplaires, tous carrossés en Touring 5 places.

1906

Deux modèles sortirent des usines Buick en 1906: le Type F Touring 5 places et le Type G Runabout 2 places. La production atteignit 1207 unités pour le premier et 193 pour le second. Le moteur 2,6 litres 2 cylindres poursuivit sa carrière sur ces deux voitures.

1907

A côté des Types F et G 2 cylindres dont la production s'accentua en 1907 (respectivement 3465 et 535 unités), Buick lança sa première 4 cylindres. Le moteur de cette grande nouveauté est situé longitudinalement sous le capot avant; jusque-là , le capot des Buick avait seulement abrité le réservoir à essence. Le nouveau 4 cylindres a une cylindrée de 4,2 litres (alésage,course: 108 X 114,3 mm).

La première 4 cylindres Buick existe en 4 versions: le Type D Touring 5 places et le Type S Runabout 2 places, bénéficiant tous deux d'une nouvelle boîte 3 vitesses associée à un arbre de transmission; les Types H (Touring) et K (Runabout) conservant une boîte 2 vitesses. Ces 4 cylindres Buick 1907 sont construits en 641 exemplaires, ce qui porte la production totale de l'année à 4641.

1908

Les Types F et G 2 cylindres sont maintenus au catalogue 1908, ainsi que les Types D et S 4 cylindres 3 vitesses; les Types H et K 4 cylindres 2 vitesses sont abandonnés. Deux nouvelles 4 cylindres viennent compléter la gamme 1908: le Type 5 Touring 5 places avec moteur 3,7 litres et le Type 10 Runabout 2 places avec moteur 2,7 litres (premier moteur Buick "carré": alésage,course 95,25 X 95,25 mm). Ce dernier modèle connaît un succès immédiat et Buick en fabrique 4002 exemplaires dès sa première année d'existence. Le total de la production Buick atteint 8820 unités en 1908 mais ce chiffre ne suffit pas pour assainir les finances de J.H. Whiting et celui-ci doit faire appel au richissime William Crapo Durant "the king of carriage makers" pour relancer la marque de D.D. Buick. Malheureusement, ce dernier ne parvient pas à s'entendre avec W.C. Durant et il préfère quitter son affaire en 1908, tandis que Durant fonde la General Motors dont la firme Buick constitue le premier maillon.

1909

Dix fois moins vendue que la 2,7 litres Type 10, la 3,7 litres Type 5 est abandonnée dès la fin de 1908. Elle est remplacée en 1909 par un sportif Roadster 2 places Type 6 et une Touring 5 places Type 7, animés tous deux par un moteur 4 cylindres de 5,5 litres. Deux autres nouvelles Buick apparaissent en 1909: la 16 Roadster 2 places et la 17 Touring 5 places, dotées d'un 4 cylindres de 5,2 litres. A côté de ces quatre créations, Buick poursuit la fabrication de ses 2 cylindres F et G ainsi que de son populaire Type 10 qui représente à lui seul plus de la moitié de la production Buick 1909 (8100 Types 10 sur un total de 14.606). Cette année-là, Buick exporte son premier châssis vers l'Angleterre; les modèles carrossés et vendus outre-Manche s'appelleront Bedford-Buick.

Au cours de l'été 1910, le coureur américain Bob Burman mène une Buick à la victoire lors d'une des premières courses organisées sur le circuit d'Indianapolis (il ne s'agissait pas encore des célèbres "500 Miles" qui débutèrent seulement en 1911). En 1909, des Buick de course furent également pilotées avec succès par les frères Louis et Arthur Chevrolet.

1910

Le Runabout Type G disparaît de la gamme Buick mais l'autre 2 cylindres 2,6 litres - la Touring Type F - subsiste et elle est encore produite à 4000 exemplaires. Le Type 10 atteint quant à lui 11.000 exemplaires, répartis cette année en trois versions (Runabout 3 places, Surrey et Toy Tonneau 4 places); le Type 10 conserve un moteur 2,7 litres. Les autres Buick 1910 sont les suivantes:

- Type 7: modèle Touring déjà connu avec moteur 4 cylindres de 5,5 litres (85 exemplaires produits en 1910).
- Type 14: nouveau Roadster 2 places, modèle économique avec moteur 2 cylindres de 2,1 litres (2048 exemplaires).
- Type 16: modèle proposé maintenant en Roadster 2 places, Surrey ou Toy Tonneau 4 places;moteur 5,2 litres (2252 exemplaires).
- Type 17: modèle Touring 5 places déjà connu avec moteur de 5,2 litres (6002 exemplaires).
- Type 19: nouveau modèle Touring 5 places avec moteur de 4,2 litres (4000 exemplaires).
- Type 41: nouvelle Limousine 5 places avec - pour la première fois chez Buick - un compartiment fermé pour les passagers arrière; moteur 5,2 litres (40 exemplaires seulement assemblés en 1910).

La production globale des Buick 1910 atteint 30.525 exemplaires, y compris 1098 Types 2 semi-utilitaires - genre pick-up - établis à partir des dernières 2 cylindres. Sans ce Type 2, la production des modèles de tourisme totalise 29.427 unités, ce qui hisse Buick parmi les plus grands constructeurs américains de l'époque, non loin de Ford qui produit environ 32.000 véhicules en 1910.

En vue de la saison sportive 1910, Buick prépare deux engins extraordinaires pour les pilotes Bob Burman et Louis Chevrolet. Baptisés "Buick Bugs", ces bolides reçoivent d'énormes 4 cylindres de 10,2 litres! A Indianapolis, la Buick Bug de Burman atteint la vitesse de 105,8 mph, soit plus de 170 km/h, et elle devient - ainsi que son pilote - très célèbre aux Etats-Unis.

1911

La 2 cylindres Type F disparaît du programme, ainsi que les 4 cylindres Types 7,10,16,17 et 19. Partiellement à cause de cela, la production des Buick de tourisme retombe à 12.487 unités, soit une chute spectaculaire de plus de 50 %. Ce total se répartit entre les modèles suivants:
- Type 14: modèle économique déjà connu avec moteur 2 cylindres de 2,1 litres (1252 exemplaires en 1911).
- Type 21: modèle amélioré reprenant le moteur 4 cylindres 4,2 litres utilisé sur le Type 19 de l'année précédente (3000 Types 21 fabriqués en 1911).
- Types 26 & 27: nouveaux modèles Runabout et Touring avec moteur 4 cylindres de 3,3 litres (1000 Types 26 et 3000 Types 27 fabriqués en 1911).
- Types 32 & 33: nouveaux modèles Roadster et Touring avec moteur 4 cylindres 2,7 litres issu de l'ancien Type 10 (1150 Types 32 et 2000 Types 33 fabriqués en 1911).
- Types 38 & 39: nouveaux modèles Roadster et Touring avec moteur 4 cylindres 5,2 litres (153 Types 38 et 905 Types 39 fabriqués en 1911).
- Type 41: Limousine 5 places déjà connue avec moteur 5,2 litres (27 exemplaires fabriqués en 1911).

En 1911, l'état-major de Buick compte deux éléments de valeur qui deviendront plus tard des constructeurs: Walter P. Chrysler et Charles W.Nash, General Manager et President de la firme Buick.

1912

Après l'abandon de la 2 cylindres Type 14, la gamme Buick ne compte plus cette année que des modèles 4 cylindres:
- Types 28 & 29: nouveaux modèles avec moteur 3,3 litres (2500 Roadsters Types 28 et 6000 Touring Type 29 produits en 1912).
- Types 34,35 & 36: nouveaux modèles avec moteur 2,7 litres (3000 Roadsters Types 34/36 et 6050 Touring Type 35 produits en 1912).
- Type 43: évolution du Type 41 avec moteur 5,2 litres (1501 exemplaires produits en 1912).

La production de Buick pour 1912 amorce une remontée sensible avec un total de 19.051 voitures de tourisme.

1913

La gamme Buick ne compte plus que 5 modèles 4 cylindres répartis en 3 cylindrées seulement :
- Types 24 & 25: moteur 2,7 litres (2850 Roadsters Type 24 et 8150 Touring Type 25 produits en 1913).
- Types 30 & 31: moteur 3,3 litres (3500 Roadsters Type 30 et 10.000 Touring Type 31 produits en 1913).
- Type 40: moteur 4,2 litres (1506 Types 40 produits en 1913).

Au total, 26.006 Buick de tourisme sortent d'usine en 1913, année au cours de laquelle on voit apparaître les premiers modèles de cette marque avec une direction à gauche; depuis 1903, toutes les Buick avaient eu un volant à droite.

1914

Plusieurs innovations techniques marquent l'année chez Buick: d'une part l'adoption d'un démarreur électrique et d'un allumage par delco, d'autre part la création de la première 6 cylindres maison. La gamme 1914 se répartit en trois cylindrées:
- Types B-24 (Roadster 2 places) et B-25 (torpédo 5 places Touring) avec moteur 4 cylindres 2,7 litres.
- Types B-36 (Roadster 2 places), B-37 (torpédo 5 places Touring) et B-38 (coupé fermé, premier modèle de ce genre chez Buick); ces trois Types avec un nouveau moteur 4 cylindres 3,6 litres dérivé du 6 cylindres.

- Type B-55 (torpédo 7 places Touring), nouveau modèle avec moteur 6 cylindres inédit de 5,4 litres dont la puissance réelle atteint 48 ch.

Production Buick pour l'année: 32.050 voitures de tourisme dont 2.045 nouveaux torpédos 6 cylindres B-55 et seulement 50 coupés B-38.

1915

Gamme semblable à celle de l'année précédente, avec matricule C au lieu de B. Abandon du coupé B-38 et création d'un roadster 2 places 6 cylindres Type C-54. Rappel des modèles 1915 :
- Types C-24 et C-25 avec moteur 4 cylindres 2,7 litres.
- Types C-36 et C-37 avec moteur 4 cylindres 3,6 litres.
- Types C-54 et C-55 avec moteur 6 cylindres 5,4 litres.

Production Buick pour l'année: 43.301 voitures de tourisme.

1916

Les C-24 et C-25 sont remplacés par de nouveaux Types D-34 et D-35 dont le moteur est un peu plus gros, tandis qu'une 6 cylindres "légère" de 3,7 litres apparaît en milieu de gamme à la place des 4 cylindres C-36 et C-37. Sur cette 6 cylindres, Buick propose sa première conduite intérieure (Sedan 5 places D-47) et son premier vrai cabriolet décapotable (D-46 baptisé Coupe 3 places). Rappel des modèles 1916:
- Types D-34/35 avec nouveau moteur 4 cylindres de 2,8 litres.
- Types D-44/45/46/47 avec nouveau moteur 6 cylindres de 3,7 litres.
- Types D-54/55 déjà connus avec moteur 6 cylindres de 5,4 litres.

La production 1916 de Buick est presque triplée par rapport à celle de l'année précédente: 123.682 voitures de tourisme sortent des usines, dont plus de la moitié (exactement 73.827) est formée de torpédos 5 places Touring Type D-45. Au cours de cette année 1916, Charles W. Nash abandonne ses fonctions chez Buick tandis que Durant prend le contrôle total de la firme.

1917

Pendant que les combats font rage en Europe, Buick produit des camions, des ambulances et des moteurs d'avions V 12 Liberty. De ce fait, la production retombe à 115.267 voitures et la gamme s'éclaircit; elle ne comporte plus que deux séries:
- Série D-30: moteur 4 cylindres de 2,8 litres; 2 carrosseries (Roadster 2 pl. D-34 et torpédo 5 pl. Touring D-35).
- Série D-40: moteur 6 cylindres de 3,7 litres; 4 carrosseries (Roadster 2 pl. D-44, torpédo 5 pl. Touring D-45, convertible 3 pl. Coupe D-46 et Sedan 5 pl.D-47).

1918

L'effort de guerre s'intensifie et la production civile en pâtit: seulement 77.691 voitures sont assemblées chez Buick cette année. Elles se répartissent en trois séries:
- Série E-30: moteur 4 cylindres de 2,8 litres; 3 carrosseries dont une nouvelle 5 pl. Sedan E-37.
- Série E-40/50: nouveau moteur 6 cylindres de 4 litres développant 60 ch; 6 carrosseries dont deux nouvelles 7 places habillées par Fisher: torpédo Touring E-49 et Sedan E-50. Sur cette dernière conduite intérieure, Buick propose la première "pillarless" Sedan que l'on peut considérer comme l'ancêtre du hardtop.Notons aussi que la 6 cylindres Type E-46 devient désormais un coupé fermé 2/4 places; jusque-là, le matricule 46 s'appliquait à un cabriolet 3 places.

1919

Le retour aux fabrications civiles fait remonter les cadences et 119.310 Buick sont produites en 1919. Toutes les 4 cylindres disparaissent et le catalogue se résume à une seule série:
- Série H-40/50: moteur 6 cylindres de 4 litres; mêmes 6 carrosseries que l'année précédente.

A la fin de 1919, Walter P. Chrysler abandonne ses fonctions chez Buick.

1920

Sombre année pour la firme de Flint. La production redescend à 115.176 et les ventes vont mal. Buick est dépassé par Dodge et rétrograde de la 3ème à la 4ème

place (en 1920, Ford fabrique 419.517 automobiles, Dodge 141.000 et Chevrolet 121.908). Les stocks de Buick s'enflent exagérément au cours de l'été 1920, ce qui affole les actionnaires; ils bradent leurs coupons et déclenchent un effondrement sur le marché financier. Durant tente de sauver la situation en sacrifiant sa fortune personnelle mais vainement. Il doit vendre ses parts au banquier Du Pont et il démissionne le 30 novembre 1920 dans la consternation générale. La gamme Buick 1920 est semblable à celle de 1919; elle comporte une seule Série K 40/50 dont la 6 cylindres 4 litres et les 6 carrosseries proviennent de la précédente Série H 40/50.

1921

A la suite des bouleversements de 1920, les modèles invendus se sont accumulés et la production de Buick se limite cette année à 82.930 exemplaires. La gamme 1921 reste axée sur la seule 6 cylindres 4 litres, disponible maintenant en 7 carrosseries: les Types 44,45,46,47,49 et 50 déjà connus auxquels s'ajoute un nouveau coupé 4 glaces 4 places plus spacieux Type 48. Le modèle le plus demandé reste le torpédo 5 pl. Touring Type 45. Au cours de l'été 1921, Buick annonce une 4 cylindres inédite qui formera le bas de gamme de l'année suivante.

1922

Principale nouveauté pour 1922, la 4 cylindres Série 30 lancée en août 1921 est une 2,8 litres proposée en 4 carrosseries: Roadster 2 pl. Type 34, torpédo 5 pl. Touring Type 35, Coupé 3 pl. Type 36 et Sedan 5 pl. Type 37.

La 6 cylindres Série 40/50 de 4 litres offre en 1922 un choix de 10 carrosseries: les 7 déjà vues l'année précédente auxquelles s'adjoignent une Limousine 7 pl. Type 50 L, un Roadster Sport 3 pl. Type 54 et un torpédo 4 pl. Touring Sport Type 55.

La production Buick remonte à 123.152 unités au cours de l'année 1922.

1923

Les deux modèles 2,8 l. et 4 l. de l'année précédente sont conservés. La 4 cylindres Série 30 s'enrichit d'un coach 2 portes Touring Sedan Type 38 et d'un Roadster Sport Type 39; toutefois ces deux nouveautés disparaîtront dès l'année suivante. La gamme des 6 cylindres 40/50 évolue aussi légèrement grâce à l'apport d'un coach 2 portes Touring Sedan Type 41.

La production Buick dépasse pour la première fois le cap des 200.000 unités annuelles: exactement 201.572.

1924

Après être restées fidèles au même style pendant une dizaine d'années, les Buick sont complètement redessinées pour 1924. Les carrosseries s'élargissent et se surbaissent tandis que la traditionnelle calandre arrondie devient plus anguleuse en rappelant beaucoup celle des Packard de la même époque. Simultanément, les Buick profitent de nombreuses améliorations mécaniques, notamment de moteurs à culasse démontable et de freins sur les roues avant.

Les Buick 1924 se répartissent en deux cylindrées:
- Série 30 avec moteur 4 cylindres de 2,8 litres.
- Série 40/50 avec nouveau moteur 6 cylindres 4,2 litres de 70 ch.

En dépit (ou à cause) de ses efforts de modernisation, Buick produit seulement 160.411 voitures en 1924, soit environ 20 % de moins qu'en 1923.

1925

Les 4 cylindres disparaissent complètement et la gamme Buick s'appuie exclusivement cette année sur des 6 cylindres. Celles-ci se répartissent en deux séries:
- Standard Six avec nouveau moteur 3,1 litres de 50 ch.
- Master Six avec moteur déjà connu de 4,2 litres développant 70 ch.

Production Buick en 1925: 192.100 exemplaires.

1926

Les Standard Six et Master Six sont conservées en 1926 mais leurs cylindrées augmentent. Les Standard Six reçoivent un moteur de 3,4 litres développant 60 ch et les Master Six accueillent un 4,5 litres qui dispose de 75 ch réels. La production 1926 atteint 266.753 unités, ce qui constituera le meilleur résultat de Buick jusqu'en 1940.

1927

Pas de changements importants cette année. Les séries Standard Six et Master Six subsistent avec les mêmes moteurs. Production annuelle: 255.160 unités.

1928

On note quelques améliorations esthétiques (ligne surbaissée) ou mécaniques (amortisseurs hydrauliques montés en série) mais dans l'ensemble, la gamme Buick 1928 suit la même orientation. Elle se répartit toujours en deux séries de modèles 6 cylindres: les Standard Six 3,4 litres et les Master Six 4,5 litres.
Production Buick en 1928: 221.758 unités.

1929

Sans que les carrosseries changent, la gamme est remaniée et elle se divise maintenant en trois séries dont le matricule rappelle l'empattement en inch:
- Série "116" avec nouveau moteur 6 cylindres de 3,9 litres développant 74 ch.
- Série "121" avec nouveau moteur 6 cylindres de 5,1 litres développant 91 ch.
- Série "129" avec le même moteur 6 cylindres 5,1 litres de 91 ch.

Production Buick en 1929: 196.104 unités.

1930

La ligne des Buick 1930 est entièrement redessinée. Les carrosseries sont surbaissées et la calandre plus fine semble beaucoup plus moderne. En outre, afin de disposer d'un modèle économique en cette période de crise, Buick lance la Marquette à l'automne 1929. Seule voiture de la marque animée par un moteur à soupapes latérales, la Buick-Marquette ne parviendra pas à s'imposer et elle disparaîtra au bout d'un an. La gamme 1930 se compose de 4 séries:
- Série 30 (Marquette): moteur 6 cylindres 3,5 litres de 68 ch.
- Série 40: moteur 6 cylindres 4,2 litres de 81 ch.
- Série 50: moteur 6 cylindres 5,4 litres de 99 ch.
- Série 60: moteur 6 cylindres 5,4 litres de 99 ch.

Production Buick en 1930: 119.265 modèles 6 cylindres à soupapes en tête, auxquels s'ajoutent un peu plus de 30.000 Marquette.

1931

Les Buick 1931 conservent le style des modèles 1930 mais elles évoluent beaucoup sur le plan mécanique. Cette année en effet, la marque renonce complètement aux moteurs 6 cylindres et elle présente trois nouveaux 8 cylindres en ligne à soupapes en tête. Pendant vingt ans, Buick produira exclusivement des moteurs de ce type.
La gamme 1931 se compose de 4 séries:
- Série 50: moteur 8 cylindres 3,6 litres développant 78 ch à 3200 tr/mn.
- Série 60: moteur 8 cylindres 4,5 litres développant 94 ch à 3000 tr/mn.
- Série 80: moteur 8 cylindres 5,6 litres développant 105 ch à 2800 tr/mn.
- Série 90: moteur 8 cylindres 5,6 litres développant 105 ch à 2800 tr/mn.

En choisissant de construire uniquement des 8 cylindres, Buick limite nécessairement sa clientèle dans l'immédiat et sa production 1931 tombe à 88.417 unités.

1932

Carrosseries modernisées, munies d'un pare-brise légèrement incliné et améliorations mécaniques concernant surtout la transmission (système Wizard Control associant une roue libre à un embrayage automatique et permettant de passer de seconde en troisième sans débrayer, développement des rapports synchronisés, etc...). Mêmes séries 50,60,80 et 90 que l'année précédente et motorisations semblables, sauf pour les Buick 50 qui héritent d'un 8 cylindres légèrement plus gros, de 3,8 litres développant 79 ch à 3200 tr/mn. Mais les voitures de luxe se vendent moins bien en cette période de crise et la production 1932 dégringole à 41.522 exemplaires.

1933

Entièrement redessinées dans un style sage mais plaisant, les Buick 1933 se singularisent par leurs ailes plus enveloppantes à bavolets, leurs vitres avec déflecteur et leur calandre en coupe-vent. Mêmes séries et mêmes moteurs que l'année précédente mais avec des puissances améliorées par une augmentation générale des taux de compression:

- Série 50: moteur 3,8 litres de 87 ch (compression 5,25 au lieu de 4,65).
- Série 60: moteur 4,5 litres de 98 ch (compression 5,25 au lieu de 4,63).
- Série 80: moteur 5,6 litres de 114 ch(compression 4,8 au lieu de 4,4).
- Série 90: moteur 5,6 litres de 114 ch(compression 4,8 au lieu de 4,4).

En cette année 1933, la production de Buick subit encore une baisse; elle atteint son niveau le plus bas de l'entre-deux-guerres avec seulement 40.620 voitures.

1934

Quelques retouches esthétiques (calandre redessinée et plus inclinée, ailes avant descendant jusqu'au pare-chocs, barres chromées horizontales sur le capot, jupe arrière galbée sur les conduites intérieures, etc...) permettent aux Buick 1934 de rester à la mode. Au niveau de la mécanique, la plus importante innovation est la suspension avant à roues indépendantes avec ressorts hélicoïdaux; elle équipe tous les modèles, y compris ceux de la nouvelle Série 40. Tandis que cette dernière apparaît, la Série 80 disparaît et la gamme 1934 se compose donc toujours de 4 séries mais avec des moteurs différents:
- Série 40: nouveau moteur 3,8 litres développant 94 ch à 3200 tr/mn.
- Série 50: nouveau moteur 3,85 litres développant 89 ch à 3200 tr/mn.
- Série 60: nouveau moteur 4,6 litres développant 101 ch à 3200 tr/mn.
- Série 90: moteur déjà connu de 5,6 litres mais poussé à 117 ch à 3200 tr/mn grâce à un taux de compression porté à 4,95.

La production des Buick s'améliore sensiblement au cours de l'année 1934; elle remonte à 78.757 unités.

1935

Les Buick ne changent pratiquement pas cette année. Elles se répartissent toujours en 4 séries (40,50,60 et 90) dont les fabrications totales représentent 107.611 unités. On est optimiste à Flint car la remontée des cadences de Buick se poursuit régulièrement depuis deux ans.

1936

Beaucoup de nouveautés apparaissent sur les Buick 1936. D'abord, leurs carrosseries tout-acier ont été entièrement redessinées par Fisher dans un style résolument moderne, avec un toit bombé et des entourages de vitres très galbés. Leur mécanique évolue aussi sensiblement avec l'adoption de pistons en aluminium, la généralisation des freins hydrauliques et des transmissions synchronisées. La gamme des moteurs est revue; elle se limite maintenant à deux cylindrées: 3,8 litres et 5,2 litres. Des bouleversements interviennent enfin au niveau commercial: on adopte de nouvelles méthodes publicitaires et la désignation des séries ne fait plus seulement appel à des nombres mais aussi à des noms qui resteront les mêmes pendant 23 ans. Ceci a été voulu par Harlow H. Curtice le nouveau et dynamique Directeur Général de Buick, nommé deux ans plus tôt et qui dirigera la firme jusqu'en 1948.

La gamme 1936 de Buick se compose de quatre séries, toutes avec 8 cylindres en ligne à soupapes en tête:
- Special 40: moteur 3,8 litres déjà connu, développant 94 ch à 3200 tr/mn.
- Century 60: nouveau moteur 5,2 litres développant 122 ch à 3200 tr/mn.
- Roadmaster 80: même moteur 5,2 litres que la Century.
- Limited 90: même moteur 5,2 litres que les Century et Roadmaster.

La production de Buick pour 1936 s'élève à 179.533 unités.

1937

La ligne générale des Buick ne change pas mais une nouvelle calandre très élégante apparaît. Coupée en deux par une arête centrale s'effilant vers le bas, cette calandre est encadrée par de nouveaux phares obus sensiblement allongés. Les ailes profitent aussi d'un heureux remodelage.

Sur le plan mécanique, on note le remplacement du moteur 3,8 litres de la Special par un 4,1 litres plus puissant. La gamme Buick se compose encore de quatre séries:
- Special 40: nouveau moteur 4,1 litres développant 101 ch à 3200 tr/mn avec un taux de compression de 5,70.
- Century 60, Roadmaster 80 et Limited 90: même moteur 5,2 litres que l'année précédente mais développant 132 ch à 3400 tr/mn avec une compression de 5,90 au lieu de 5,45.

La production de Buick remonte cette année à 227.038 unités.

1938

Extérieurement, les Buick 1938 ressemblent beaucoup à celles de 1937. Elles s'en distinguent par leur calandre garnie de barrettes horizontales plus épaisses qui se terminent de chaque côté par une petite moulure supplémentaire. Des ressorts hélicoïdaux remplacent à l'arrière les précédents semi-elliptiques à lames et les moteurs profitent encore d'un gain de puissance grâce à l'amélioration des pistons et de la chambre de combustion. Le 4,1 litres de la Special développe 108 ch à 3400 tr/mn avec un taux de compression porté à 6,15. Le 5,2 litres (baptisé Dynaflash 8) des trois autres séries atteint 143 ch à 3600 tr/mn avec un taux de compression porté à 6,35.

La production baisse d'un peu plus de 20 % en 1938: 173.905 unités, sur lesquelles plus de 140.000 sont des "petites" Special.

1939

Les carrosseries sont encore modernisées par de multiples petites retouches et surtout par l'adoption d'un avant révolutionnaire, caractérisé par son carénage intégral englobant une nouvelle calandre large et basse. La mécanique ne change pas ni les 4 séries qui conservent les moteurs 4,1 litres et 5,2 litres de l'année précédente (mais avec des taux de compression légèrement diminués - respectivement 6,10 et 6,25 - qui n'influencent pas les puissances).

En 1939, Buick se singularise en présentant le prototype expérimental Y-Job, la première des voitures de rêve américaines. Conçue par Harley J. Earl (directeur du bureau de style de la GM depuis 1927) et Charles A. Chayne (ingénieur en chef de Buick depuis 1936), l'étonnante Y-Job comporte de nombreuses solutions d'avenir qui seront reprises sur les Buick des années 40. On remarque en particulier sa large calandre ovale avec barres verticales, ses phares encastrés, ses ailes semi-intégrées, sa ligne surbaissée et sa capote qui s'escamote électriquement dans la caisse. La réalisation de ce "dream car" fut confiée à Georges Snyder, l'adjoint de Earl, tandis que ce dernier devenait à la même époque vice-président de la General Motors.

1940

Pendant que la plupart des constructeurs européens doivent se consacrer aux productions de guerre, les marques américaines poursuivent intensivement leurs fabrications civiles. Buick bat même tous ses records en franchissant pour la première fois la barre des 300.000 exemplaires annuels: exactement 310.995 Buick sortent d'usine en 1940. Ces voitures restent assez proches des modèles 1939 mais leur calandre s'agrandit et leurs phares s'intègrent partiellement dans les ailes. Une nouvelle série Super est créée et la gamme 1940 se répartit ainsi:
- Special 40 et Super 50 avec moteur 4,1 litres de 108 ch.
- Century 60, Roadmaster 70, Limited 80 et Limited 90 avec moteur 5,2 litres de 143ch

1941

Tout en conservant le même style général, on améliore encore les carrosseries qui comportent maintenant des ailes avant intégrées aux flancs du capot. Les phares sont déportés vers l'extérieur et encastrés complètement dans les ailes. Simultanément, les moteurs progressent sans changer de cylindrée; les nouveaux Fireball reçoivent un système d'alimentation inédit baptisé Compound Carburetion. Avec 167 ch, le 8 cylindres Fireball de 5,2 litres est l'un des plus puissants moteurs de la production américaine de l'époque. La gamme Buick 1941 se compose de 5 séries:
- Special 40: moteur 4,1 litres développant 116,5 ch à 3500 tr/mn avec une compression de 6,50.
- Super 50: moteur 4,1 litres développant 127 ch à 3800 tr/mn grâce à une compression portée à 7,00.
- Century 60, Roadmaster 70 et Limited 90: moteur 5,2 litres développant 167 ch à 3800 tr/mn avec un taux de compression de 7,00.

En 1941, Buick bat son record de production avec 316.251 voitures.

1942

Annoncées à l'automne 1941, les Buick 1942 apparaissent sous une forme entièrement nouvelle. Leur style résolument moderne s'inspire du prototype Y-Job de 1939, en particulier pour la calandre et les ailes intégrées à la caisse. Ces ailes avant

vont jusqu'au milieu des portes avant sur la plupart des Buick 1942 mais, pour les cabriolets et certains coupés, les stylistes se montrent encore plus audacieux en prolongeant ces ailes jusqu'à l'arrière. La forme élancée ainsi obtenue est tout à fait surprenante pour l'époque.

Les Buick 1942 se répartissent en 5 séries:

- Special 40 avec moteur 4,1 litres développant 112 ch à 3400 tr/mn.
- Super 50 avec moteur 4,1 litres de 120 ch.
- Century 60, Roadmaster 70 et Limited 90 avec moteur 5,2 litres de 167 ch.

Malheureusement, ces nouveautés auront à peine le temps d'être mises en production. Comme tous les autres constructeurs américains, Buick va en effet devoir se consacrer aux fabrications militaires après l'entrée en guerre des Etats-Unis le 7 décembre 1941; la dernière Buick civile tombe de chaîne le 2 février 1942. Pour cette raison, la production de Buick se limite à 16.601 voitures particulières en 1942.

1943 - 1945

Pendant la Seconde Guerre Mondiale, Buick construit des moteurs d'avions, des chars et divers armements. Les automobiles ne figurent plus au programme mais on pense à elles pour des lendemains plus heureux et, dans cette perspective , les ingénieurs de Flint s'intéressent à de nouvelles techniques. Parmi les multiples éléments à l'étude, les transmissions automatiques avec convertisseur de couple semblent promises à un bel avenir.

1946

En octobre 1945, Buick annonce ses premières nouveautés d'après-guerre. En fait, il s'agit de modèles 1942 légèrement remaniés mais leur avance était si grande à leur naissance qu'ils conservent toute leur séduction. La forme élancée, avec ailes s'effilant jusqu'à l'arrière, s'étend à tous les modèles Super et Roadmaster tandis que la série Special (limitée à 2 modèles) conserve des ailes qui s'arrêtent au milieu des portières avant. Le dispositif Compound-Carburetion d'avant-guerre n'est pas repris et le moteur 5,2 litres développe 21 ch de moins.

La gamme des Buick 1946 se répartit ainsi:

- Special 40: moteur 4,1 litres de 112 ch; seulement 2 carrosseries: conduite intérieure 6 glaces Type 41 et coach fastback Sedanet Type 46-S.
- Super 50: moteur 4,1 litres de 112 ch; 4 carrosseries: berline 4 glaces Sedan Type 51, coach fastback Sedanet Type 56-S, cabriolet décapotable Type 56-C et break Estate Wagon Type 59 avec caisse mixte bois-métal (ce genre de carrosserie "woodie" a été introduit chez Buick en 1940 mais c'est Chrysler qui en a été le principal adepte de 1941 à 1950).
- Roadmaster 70: moteur 5,2 litres de 146 ch; 3 carrosseries Types 71, 76-S et 76-C (même choix que pour la Super 50 mais pas de break).

Repartie doucement avec 2.482 exemplaires au cours du dernier trimestre 1945, la production retrouve un rythme normal en 1946 et atteint 156.080 unités.

1947

Les Buick 1947 ne se distinguent des modèles de l'année précédente que par leur calandre, désormais surmontée d'un important bourrelet chromé et garnie de barrettes verticales plus épaisses. A part ce détail la gamme ne change pas, à l'exception d'un break mixte bois-métal Type 79 qui vient s'ajouter aux trois carrosseries Roadmaster 70.

La production se développe sensiblement en 1947, pour atteindre 267.830 unités.

1948

Extérieurement, les Buick 1948 sont rigoureusement semblables à celles de 1947 et leur gamme de carrosseries ne change pas ni celle des moteurs. En revanche, une grande nouveauté apparaît: la transmission automatique Dynaflow, d'abord proposée en option sur la Roadmaster. Il s'agit d'un convertisseur de couple hydraulique progressif qui va très vite se faire apprécier pour sa souplesse, sa douceur et sa fiabilité.

Production Buick pour 1948: 275.504 unités.

1949

Tandis que la série Special 40 demeure inchangée, les Super 50 et Roadmaster 70 adoptent une carrosserie toute nouvelle pour 1949. Ces Buick sont caractérisées par leur ligne ponton mais celle-ci reste relativement sage. Elle n'est pas intégralement ponton (comme sur les Kaiser-Frazer, Ford, Lincoln, Hudson, Nash et Packard de la même année) car les ailes arrière sont encore suggérées par un bossage au niveau des portes arrière. Assez élégantes, les Super et Roadmaster 1949 bénéficient aussi d'un pare-brise bombé et d'une calandre élargie à trois courbures. En outre, la Roadmaster - dans une version inédite Riviera - adopte un style de carrosserie d'avant-garde dit "hardtop"; il s'agit d'un coach 4 places 2 portes (ou, si l'on veut, d'un cabriolet à toit dur) qui présente la particularité de ne plus avoir de montant central. Cette solution améliore l'esthétique et la visibilité; elle connaîtra une grande vogue sur les voitures américaines à partir des années 50. Toutefois, Buick n'innove pas totalement en ce domaine car - dès 1946 - Chrysler avait présenté un coupé Town and Country adoptant la formule hardtop.

La mécanique des Buick 1949 profite aussi de quelques améliorations. Les Super peuvent à leur tour être équipées en option de la nouvelle transmission automatique Dynaflow; les moteurs des Super et Roadmaster disposent d'un peu plus de puissance grâce à une augmentation de leur taux de compression. La gamme Buick se compose de 3 séries:

- Special 40: moteur déjà connu de 4,1 litres développant 112 ch à 3600 tr/mn avec un taux de compression de 6,3; carrosserie inchangée datant de 1942 (seulement en deux Types: 41,46-S), conservant des ailes avant qui s'arrêtent au milieu des portières avant.
- Super 50: moteur 4,1 litres amélioré, développant 117 ch à 3600 tr/mn avec un nouveau taux de compression de 6,6; carrosserie ponton inédite proposée en 4 Types (51, 56-S, 56-C et 59).
- Roadmaster 70: moteur 5,2 litres amélioré, développant 152 ch à 3600 tr/mn avec un nouveau taux de compression de 6,9; carrosserie ponton inédite proposée en 5 Types: les 4 modèles déjà connus (71, 76-S, 76-C et 79) auquel s'ajoute le nouveau coupé Hardtop Riviera Type 76-R.

La production 1949 de Buick s'élève à 398.482 unités.

ANNEES 50 ET SUIVANTES

Nous voici parvenus à la décennie qui fait l'objet du Dossier Complet ci-joint, dans lequel toutes les Buick sont décrites jusqu'au moindre détail. Au delà, nous abordons la période moderne de Buick dont les modèles sont encore trop récents pour figurer dans le cadre de ces dossiers d'histoire.

René Bellu